

Analisis Besaran Tarif Teknis Trayek-Trayek Rencana BST Kota Depok = Analysis of the Technical Tariffs for Depok City BST Plan Routes

Azzim Muqimuddin, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20523008&lokasi=lokal>

Abstrak

Kota Depok sebagai salah satu kota penyangga ibu kota dihadapkan dengan masalah kemacetan dan membutuhkan perhatian yang cukup serius. Dari kondisi yang ada juga menunjukkan masih rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di kota Depok karena beberapa faktor. Pemerintah Kota Depok berupaya melakukan penyelenggaraan layanan angkutan umum yaitu Bus Semi Transit (BST) sebagai bentuk pelayanan terhadap masyarakat dan solusi dari masalah yang ada. Maka diperlukan adanya persiapan perancangan rencana operasional BST Kota Depok diantaranya prakiraan tarif teknis dan subsidi dari operasional BST Kota Depok. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis besaran tarif teknis untuk setiap trayek BST Kota Depok, menganalisis besar load factor yang paling sesuai jika penyelenggaraan BST Kota Depok berdasarkan standar pelayanan minimal angkutan BRT, dan menghitung besaran subsidi yang dikeluarkan pemerintah untuk biaya operasional BST Kota Depok pada setiap kondisi load factor. Penelitian dilakukan dengan mengumpulkan sampel data karakteristik dan biaya operasional kendaraan dari operasional BRT yang ada di beberapa wilayah di Indonesia. Selanjutnya menentukan dan mencari data variabel-variabel yang diduga berpengaruh terhadap besaran biaya operasional kendaraan (BOK). Data yang diperoleh dianalisis dengan metode pemilihan model persamaan regresi stepwise untuk selanjutnya didapatkan model persamaan terbaik dan menghitung besaran BOK. BOK yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan besaran BOK yang dihitung dengan metode Kementerian Perhubungan. Produktivitas produksi bus dihitung berdasarkan standar pelayanan minimal operasional angkutan BRT. Tarif teknis dihitung berdasarkan BOK yang didapat dengan produktivitas harian bus. Estimasi pendapatan diperoleh dari perhitungan tarif dengan produktivitas bus per hari dan jumlah penumpang yang dihitung dari variasi tingkat load factor yang dihitung. Prakiraan subsidi dihitung dengan melihat selisih antara tarif teknis yang dikeluarkan dengan pendapatan yang diterima. Dari analisis yang dilakukan diperoleh besaran BOK BST Kota Depok pada Koridor 1-A, 1-B, 1-C, 2, dan 3 berturut-turut adalah Rp 6.748,69; Rp 6.749,44; Rp 6.748,69; Rp 6.749,19; dan Rp 6.748,69. Besaran tarif teknis selama periode operasional satu hari pada Koridor 1-A, 1-B, 1-C, 2, dan 3 berturut-turut yaitu Rp 24.380.329, Rp 21.641.398, Rp 28.951.893, Rp 19.048.238, dan Rp 31.735.729. Tingkat load factor yang paling sesuai atau tidak memerlukan subsidi pada operasional BST Kota Depok yaitu 62,71% untuk Koridor 1-A, 53,99% untuk Koridor 1-B, 73,11% pada Koridor 1-C, 47,53% pada Koridor 2, dan 80,14% pada Koridor 3. Subsidi maksimum harian BST Kota Depok pada Koridor 1-A, 1-B, 1-C, 2, dan 3 berturut-turut adalah sebesar Rp 24.380.329, Rp 21.641.398, Rp 28.951.893, Rp 19.048.238, Rp 31.735.729.

.....Depok as one of the supporting cities for the capital city is faced with the problem of congestion and requires serious attention. The existing conditions also show that the public's interest in using public transportation in Depok is still low due to several factors. The Depok Government seeks to carry out public transportation services, namely Bus Semi Transit (BST) as a form of service to the community and solutions to existing problems. Therefore, it is necessary to prepare an operational plan for the BST Depok operational

plan, including technical tariff estimates and subsidies from the BST Depok operation. minimum service standards for BRT transportation, and calculate the amount of subsidies issued by the government for BST Depok operational costs in each load factor condition. The research was conducted by collecting sample data on vehicle characteristics and operating costs from BRT operations in several regions in Indonesia. Next, determine and search for data on variables that are thought to have an effect on the amount of vehicle operating costs (BOK). The data obtained were analyzed by the method of selecting the stepwise regression equation model to then obtain the best equation model and calculate the amount of BOK. The BOK obtained is then compared with the BOK calculated using the Ministry of Transportation method. Bus production productivity is calculated based on the minimum service standard for BRT transportation operations. The technical fare is calculated based on the BOK obtained with the daily productivity of the bus. Estimated income is obtained from the calculation of the fare with the productivity of the bus per day and the number of passengers calculated from the variation of the calculated load factor level. The subsidy forecast is calculated by looking at the difference between the technical tariffs issued and the income received. From the analysis carried out, the amount of BOK BST Depok City in Corridors 1-A, 1-B, 1-C, 2, and 3 respectively is Rp 6.748,69; Rp 6.749,44; Rp 6.748,69; Rp 6.749,19; dan Rp 6.748,69. The amount of technical tariffs during the one-day operational period on Corridors 1-A, 1-B, 1-C, 2, and 3, respectively, is Rp 24.380.329, Rp 21.641.398, Rp 28.951.893, Rp 19.048.238, and Rp. 31.735.729. The most appropriate load factor level or does not require subsidies for BST operations in Depok City is 62,71% for Corridor 1-A, 53.99% for Corridor 1-B, 73,11% for Corridor 1-C, 47,53% in Corridor 2, and 80,14% in Corridor 3. The maximum daily subvention for Depok City BST in Corridors 1-A, 1-B, 1-C, 2, and 3 respectively is Rp 24.380.329, Rp 2.641.398, Rp 28.951.893, Rp 19.048.238, Rp 31.735.729.